36M

BIBLIOTHÈQUE
20 OCT 1992
LÉGISLATURE, QUÉBEC

SECRÉTARIAT

815, rue Plante,

Saint-Jean-sur-Richelieu, Qué.

J3A 1L5 — Tél.: 1 (514) 348-0941

AU SERVICE DES ÉCOLIERS DU QUÉBEC

MEMOIRE

A LA

COMMISSION ELUE PERMANENTE DES TRANSPORTS

SUJET: LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL.

QUEBEC, LE 12 SEPTEMBRE 1982

ASSOCIATION DU TRANSPORT ÉCOLIER DU QUÉBEC

Messieurs les membres de la Commission,

Au nom de tous les transporteurs écoliers de la Province de Québec, et plus particulièrement ceux de la grande région métropolitaine de Montréal, c'est un honneur pour nous de vous présenter nos réflexions sur le sujet en titre.

Cette réforme que suggère le Ministre des Transports, nous la considérons comme un chapitre additionnel à ce qu'il a déjà mis en place, et qui prendra forme avec le temps, dans le transport scolaire.

Il nous reste à souhaiter que le Ministre puisse compléter le schéma d'organisation du transport des personnes à l'échelle du territoire comme il l'a si souvent décrit depuis son arrivée au Ministère des Transports.

Nous sommes prêts à y répondre, y compris sur le territoire de Montréal.

YVON SAUCIER
président

Tél.: (514) 348-0841 - 815, rue Pierre, Saint-Jean-sur-Richelieu, Qué. J3A 1R8

CHAPITRE I

VUE D'ENSEMBLE

La grande région métropolitaine de Montréal de par sa concentration urbaine est un moteur très important pour la Province de Québec, tant au niveau économique, politique, social que culturel.

Afin d'assurer le maximum de rendement à chacun des éléments qui la composent il est essentiel que tous les services publics présentent une efficacité rationnelle et qu'ils soient abordables à l'ensemble de la population pour un coût le plus bas possible.

Le transport en commun a toujours été un outil de développement économique et d'évolution sociale; le transport en commun est appelé à devenir de plus en plus le centre vers lequel convergeront le plus grand nombre d'éléments et de facteurs économiques pour tous les centres urbains y compris celui de Montréal.

La progression de l'achalandage au cours de ces dernières années est un signe évident que tous les intervenants devront se concerter le plus tôt possible afin d'utiliser au maximum les installations présentes et planifier déjà celles dont aura besoin la population dans les années à venir.

Par sa proposition sur la réforme du cadre institutionnel et financier de l'ensemble du transport en commun, ainsi que ses suggestions sur la structure tarifaire des transports collectifs, le Gouvernement, par la publication d'un Livre Blanc sur la réforme du transport en commun à Montréal, amorce le dialogue et nous sommes prêts à discuter de son contenu.

Il est à souhaiter qu'il en résultera un concensus conforme aux désirs de l'ensemble de la population, des intervenants, et de tous les agents économiques, sociaux et culturels.

C'est le désir profond de toute la population d'avoir un transport en commun au meilleur coût possible et c'est aussi du désir de tous les gouvernements d'offrir un tel réseau de transport des personnes à un coût raisonnable et proportionnel aux services rendus.

Les transporteurs écoliers du Québec, avec leurs neuf mille (9 000) véhicules à la disposition de l'ensemble des citoyens du Québec, sont d'accord en général avec les objectifs visés dans la proposition gouvernementale pour le transport en commun de la région métropolitaine de Montréal.

L'A.T.E.Q. a déjà exprimé ses vues sur cette question pour l'ensemble du territoire Québecois lors de la parution d'un Livre Blanc sur la réforme du transport scolaire.

L'A.T.E.Q. ne change pas ses objectifs, ne change pas ses philosophies, et confirme encore qu'elle est prête à servir toute la population y compris celle du grand Montréal.

Après une lecture attentive des divers énoncés du Livre Blanc, l'A.T.E.Q. comprend la volonté ferme du Gouvernement d'offrir encore plus à la population en rationalisant d'une manière plus parfaite tous les éléments et toutes les structures déjà en place qui servent souvent sans concertation un peu tout le monde; souvent, de n'importe quelle façon.

Les Transporteurs Ecoliers du Québec déplorent toutefois, à la lecture de ce document, que le Gouvernement ne s'appuie pas autant qu'il le devrait sur cette immense flotte d'autobus scolaires qui est au service d'une grande partie des citoyens du Québec, c'est-à-dire les écoliers, et qui pourrait servir en dehors des heures de transport scolaire pour l'ensemble de la population comme service de transport en commun d'appoint.

C'est d'ailleurs une des volontés exprimées au Livre Blanc sur le transport scolaire, publié par le Ministre des Transports. Il y est dit que les autobus scolaires serviront à fournir un service de qualité et peu dispendieux à toute la population qui se voit présentement mal servie ou non servie par un réseau de transport en commun.

Du point de vue visuel, la population du grand Montréal semble desservie adéquatement par un excellent parc-autobus d'environ mille (1 000) unités qui desservent les territoires A et B de la proposition de structures tarifaires intégrées dans la région de Montréal.

Ce que tout le monde semble oublier, c'est qu'à côté de ces véhicules de types urbains, près de 3 000 autobus scolaires sillonnent le grand territoire entourant l'Ile de Montréal. Ils parcourent justement ces territoires A et B sus-mentionnés.

Ces autobus scolaires sont tous utilisés pour le transport des écoliers, le matin et le soir, et parfois même le midi.

Ils sont utilisés à pleine capacité entre 7 heures et 9.30 heures, et entre 15.00 heures et 17.30 heures pour les

transports matin et soir et entre 11.30 heures et 13.30 heures pour les autobus qui font du transport le midi.

Il est facile de constater que les horaires de pointe pour les autobus scolaires sont les mêmes que pour ceux des autobus urbains.

Il ne serait donc pas souhaitable d'utiliser les autobus scolaires pour faire du transport en commun et les autobus urbains pour faire du transport scolaire, car les deux sont employés dans chacun leur sphère d'activités aux mêmes heures de la journée, cinq jours par semaine.

De par cette céduie, nous voyons tout de suite que les autobus scolaires, opérés à un prix beaucoup moindre que celui exigé par un autobus de type urbain, n'est pas utilisé durant les fins de semaines, les jours de congés, les vacances d'été et de Pâques et de Noel, en plus d'être stationnaires lors des journées pédagogiques ou d'étude des professeurs ou de congés spéciaux des étudiants.

Cet immense parc-autobus scolaire pourrait de fait, appuyer la flotte d'autobus urbains et donner le support tactique utile pour empêcher le gonflement artificiel et souvent inutile de la flotte d'autobus de type urbain.

En conséquence, nous croyons qu'il serait approprié d'utiliser ces autobus d'écoliers pour faire du transport en commun en dehors des heures de pointe sur toute le territoire de la Province de Québec, même ceux des communautés urbaines de Montréal, Laval et Rive-Sud.

Les Commissions de Transport de ces trois territoires pourraient, suite à des ententes avec un ou des transporteurs scolaires déjà installés sur son territoire, organiser des réseaux-supports de transport en commun d'appoint, pour toutes les routes qui ne seraient pas rentables si elles étaient desservies autrement.

Ces ententes pourraient se faire sur une base permanente en concertation avec les Commissions Scolaires déjà établies sur le territoire afin que les horaires et les parcours soient prédéterminés et non conflictuels.

En dehors des territoires déjà desservis par les trois Commissions de Transports impliquées dans le transport en commun de la région de Montréal, il est évident que les transporteurs scolaires sont intéressés (et ils l'ont déjà exprimé publiquement) à offrir un transport en commun d'appoint sans réserve, sans restriction, en autant que les privilèges des détenteurs de transport en commun déjà établis (s'il y a lieu) soient respectés.

L'établissement d'une infrastructure de transport en commun dans les régions éloignées du Québec et spécialement dans les territoires C et D de la proposition de structures tarifaires intégrées dans la région de Montréal doit reposer sur les équipements déjà en place: les autobus scolaires.

La mise en place graduelle des municipalités régionales de comtés, dans les centres moins urbanisés, combinée à l'expertise des commissions scolaires qui organisent déjà du transport scolaire sur leur territoire, pourrait permettre d'étendre l'utilisation de ce vaste parc d'autobus à une partie de la population qui souffre actuellement d'un manque de mobilité spécialement face à un désir d'accéder au réseau urbain de Montréal, mieux pourvu.

En outre, il faut garder à l'esprit qu'une partie importante du territoire est déjà desservie par des véhicules équipés pour le transport des handicapés d'âge scolaire. Ces mêmes véhicules pourraient servir en dehors des horaires scolaires au transport des adultes pour les activités économiques ou culturelles, pour les mêmes objectifs que décrits au paragraphe précédent.

Une utilisation rationnelle des autobus scolaires en dehors des heures de pointe pour les territoires A et B mentionnés au Livre Blanc permettrait les avantages suivants:

1.- Parc de réserve très important pour les trois commissions de transport de la région métropolitaine et toutes les municipalités périphériques;

2.- Meilleure utilisation des équipements de l'entreprise privée; en supplément des actifs du secteur public;

3.- Décompression des coûts d'opérations payés actuellement à 100% par les Commissions Scolaires, pour l'utilisation exclusive des autobus scolaires;

4.- Décompression des coûts d'opération pour les Commissions de Transport en évitant l'utilisation non rentable d'équipements beaucoup plus dispendieux;

5.- Flexibilité par les Commissions de Transport dans les catégories d'autobus utilisés; et disponibilité à la demande des véhicules de l'entreprise privée;

6.- Meilleure planification dans l'utilisation des chauffeurs de l'entreprise publique et de l'entreprise privée; et certains avantages financiers (sur lesquels il serait trop long d'élaborer dans ce bref mémoire) pour les administrations publiques;

Il est à noter que les mêmes avantages pourraient se présenter en ce qui concerne toutes les municipalités du Québec, peu importe leur envergure. Ils ne sont pas négligeables pour la région de Montréal.

Nous sommes souvent portés à croire qu'une région aussi vaste et importante que celle de Montréal présente des problèmes particuliers qui ne se retrouvent nulle part ailleurs. C'est une affirmation facile qui peut amener des décisions de gestion non adaptées et très onéreuses. Il serait important de ne pas succomber à cette tentation.

Nous qui sommes habitués à faire le tour de chacun des villages et des rangs du Québec, et nous savons qu'il n'en est pas ainsi. Les mêmes problèmes surgissent à des importances différentes selon les régions du Québec, mais ils sont tous similaires quand on les envisage de plus près.

Comme pour toutes les organisations publiques ou privées qui nous entourent, les Commissions Scolaires ont de la difficulté, par les temps qui courent, à bien administrer les argents qu'elles reçoivent afin d'offrir des services à leur clientèle.

Un des problèmes auxquels ces Commissions Scolaires font face chaque jour, est le coût de plus en plus élevé du transport des écoliers.

Si le transport scolaire commande des prix à première vue élevés, c'est que l'utilisation des équipements nécessaires à sa réalisation sont capitalisés pour être utilisés peu de temps comparativement au potentiel qu'ils représentent.

Le transporteur scolaire ne peut compter que sur les revenus de son contrat scolaire pour rentabiliser son investissement. A l'heure actuelle, à cause de l'incapacité des Commissions Scolaires à payer plus, tous les transporteurs écoliers du Québec commencent à ressentir douloureusement les effets de l'inflation et espèrent la possibilité de revenus additionnels dans les plus brefs délais afin de rentabiliser autant que possible, leur entreprise.

Les revenus de voyages spéciaux ou à charte partie ne peuvent pas constituer une garantie car il n'y a aucune possibilité de prévoir à l'avance s'il y aura une demande ou non.

De toutes façons, l'ouverture aux voyages à charte partie offerts par le Gouvernement pour les autobus scolaires, toujours sera très limitée et peu rentable par rapport aux coûts généraux commandés pour bâtir ce genre de commerce.

L'agrémentation des contrats de transports scolaires par des contrats de transport en commun d'appoint, pourrait permettre aux Commissions Scolaires de diminuer le coût de leur transport scolaire en répartissant sur deux demandeurs les coûts fixes de l'entrepreneur et même, dans certains cas, une partie appréciable de son poste salaire de chauffeur.

Comme c'est l'ensemble de la population qui défraie les coûts du transport scolaire et du transport en commun, celle-ci sera certainement intéressée à voir rationaliser ces mêmes dépenses tout en espérant une quantité et une qualité de services supérieurs à ce qu'elle avait auparavant.

Il serait donc important pour le Gouvernement, de continuer à appliquer la philosophie qu'il a lui-même préconisé et défendu, d'utiliser à ses pleines capacités tous les véhicules qu'elle a à supporter par les taxes des citoyens.

Les neuf mille véhicules scolaires du Québec sont une de ses composantes qui pourrait servir à agrémenter encore plus la vie de tous les citoyens. Et son utilisation maximale permettrait de diminuer la quantité d'argent public affecté à ces opérations.

CHAPITRE 2

TRANSPORT ECOLIER EXCLUSIF

Quant au transport des écoliers dans la région de Montréal, nous maintenons que le transport scolaire de type "exclusif" doit primer sur celui de type " intégré ".

Depuis plusieurs années maintenant, les transporteurs écoliers ont fait la preuve qu'ils offrent, et peuvent offrir un service de qualité, fiable et très sécuritaire. On peut dire en parallèle, que les commissions de transport de la région métropolitaine ont aussi fait la preuve depuis de très nombreuses années qu'elles savent servir la clientèle adulte. avec les mêmes qualité, fiabilité et sécurité.

On pourra nous accuser d'opportunisme et de considérer des intérêts mercantiles lorsque nous préconisons le type exclusif pour le transport des écoliers et nous avouons humblement que s'il en était complètement ainsi, nous en serions très satisfaits. Cependant, nous sommes capables de discerner ce qui peut être le plus avantageux et le moins onéreux pour l'ensemble de la clientèle scolaire du Québec.

Il faut considérer dans le transport des écoliers certaines particularités qui peuvent présenter des handicapslorsque l'on tente d'intégrer les élèves au système ordinaire de transport en commun.

Mentionnons les demandes de modifications de parcours et d'horaires requises fréquemment par les Commissions Scolaires et qui sont rapidement accueillies par les transporteurs écoliers et difficilement conciliables aux transporteurs urbains.

Cette rapidité d'adaptation est dûe principalement à l'étroite relation d'affaires entre les parties impliquées:

" l'entrepreneur et la commission scolaire ".

C'est une des raisons de la qualité et de la versatilité des services fournis par l'entreprise privée pour desservir la clientèle scolaire.

Il s'agit donc d'un service de première catégorie qu'il est difficile à quantifier au niveau de la valeur pour l'élève et même pour le secteur de l'éducation en général.

Même dans la région immédiate de Montréal, le transport scolaire exclusif occupe une part importante du déplacement de la clientèle scolaire.

S'il devait en être autrement (lire : intégration totale des écoliers) ceci impliquerait que les commissions de transport fassent des investissements d'infrastructure élevés qui amèneraient un gonflement artificiel des déficits normaux qu'elles connaissent déjà.

Le transport scolaire dans sa forme actuelle, représente déjà un transport en commun d'appoint, même si, à cause de sa nature d'exclusivité, on oublie de l'identifier comme tel.

Présentement, les effectifs des organismes publics de transport en commun, tant humains que matériels, sont utilisés à leur maximum aux heures de pointe. Les autobus d'écoliers viennent donc à sa rescousse pour une catégorie bien spécifique de sa clientèle.

Le Livre Blanc que nous étudions, et nous sommes parfaitement d'accord avec lui, préconise l'utilisation maximale de tout l'équipement disponible. Les transporteurs scolaires possèdent une part très importante de cet équipement.

Si le Gouvernement démontre une volonté réelle de parvenir aux fins qu'il a décrites à ce document, nous devons comprendre qu'il fera tout en son pouvoir pour obliger l'utilisation au maximum de toute la flotte d'autobus scolaire pour la grande région métropolitaine, d'abord pour le transport exclusif des étudiants et, ensuite, pour transporter les adultes en dehors des heures de pointe, avant même d'autoriser les commissions de transport à faire de nouvelles immobilisations pour répondre à une demande accrue de la clientèle en dehors des heures de pointe.

Cela signifierait aussi pour les Gouvernements Provincial et Municipaux moins d'investissements au niveau du matériel roulant.

Il faut aussi considérer qu'il en coûtera moins à faire opérer un transport avec des autobus scolaires qu'avec des autobus urbains.

N'oublions pas que le coût d'acquisition d'un autobus scolaire est moindre que celui d'un autobus urbain.

Une bonne organisation de transport des personnes en surface, avec l'équipement disponible et non dispendieux des transporteurs scolaires pour les territoires en périphérie de ceux à forte densité urbaine, permettrait de minimiser l'accroissement de la demande pour un réseau étendu du système de métro et contriburait même à éliminer la tentation d'établir un métro de surface dont les coûts de construction semblent déjà dépasser de beaucoup les capacités de payer de la population.

Si, comme la tendance semble se poursuivre, les Commissions Scolaires continuent d'intégrer du transport des écoliers sur les réseaux des transporteurs en commun et particulièrement les commissions de transport de la région métropolitaine de Montréal, cela impliquerait une demande d'immobilisation beaucoup trop élevée pour le Québec et l'économie Montréalaise.

C'est pourquoi, nous préconisons à l'inverse de cette philosophie préconisée par les Commissions Scolaires, une intégration du transport des personnes au transport des écoliers.

Actuellement, à cause d'un manque de coordination dans l'élaboration de différentes politiques, nous constatons que le Ministère des Transports a institué un cadrede subventions qui tend à favoriser l'intégration des écoliers au transport en commun plutôt que d'inciter les Commissions Scolaires à organiser du transport exclusif.

Selon les règles budgétaires et le principe de l'enveloppe budgétaire fermée offerte aux commissions scolaires, le transport scolaire intégré semble servir à procurer des argents nouveaux aux commissions scolaires qui cherchent par tous les moyens à ne plus taxer et à avoir des revenus supplémentaires.

Depuis que le Ministère des Transports a instauré le principe des enveloppes budgétaires, affectées au transport des écoliers, transférables, plusieurs commissions scolaires semblent faire pression auprès du Ministre pour que le plus possible, leurs étudiants soient intégrés aux réseaux de transport en commun. Cette façon d'opérer implique un coût beaucoup moindre par élève pour la Commission Scolaire, tout en lui enlevant l'obligation d'organiser un réel réseau de transport des écoliers sur son territoire et même de se préoccuper à quelque degré que ce soit de la sécurité des écoliers.

Ce qu'on semble oublier toutefois, c'est qu'il en coûte beaucoup plus cher de faire transporter un élève par le réseau de transport en commun que par les autobus scolaires sous contrat de transport exclusif.

En plus de la somme payée par la Commission Scolaire pour se procurer un laissez-passer pour chacun des écoliers, il faut rajouter certaines sommes qui ne paraissent pas à première vue, mais qui doivent être impliquées à cette nouvelle catégorie de clientèle. Mentionnons, par exemple:

1.- Subventions aux laissez-passer;

2.- Intérêts sur les emprunts;

3.- Quote part des municipalités;

4.- Accroissement des immobilisations à cause d'un achalandage accru;

5.- Etc, etc.

Après une étude exhaustive de tout le dossier du transport intégré, il sera probablement facile de se rendre compte qu'il n'est pas avantageux d'incorporer tous les écoliers de la région métropolitaine de Montréal aux réseaux de transport en commun.

Ce surachalandage des réseaux obligera à plus ou moins long termes des commissions de transport à augmenter leur parc-autobus pour ne servir que quelques heures par jour durant quelques jours par semaine.

Ces colossales immobilisations, acquises à grands frais, ne permettront jamais d'assainir les finances du domaine public; pendant que les investissements du secteur privé pourraient compléter les besoins du secteur public.

Un autre phénomène qu'il ne faut pas oublier, c'est que le transport scolaire exclusif parcouru, de par la nature de son service, avec ses véhicules, la plupart des routes secondaires y compris les rues des municipalités à caractères résidentiels. Il offre de ce fait un service très local et personnalisé.

La diminution de la densité du traffic sur les grands axes routiers de la région de Montréal ne serait pas à négliger quand on examine cet aspect de la question.

C'est pourquoi nous croyons à la présence prépondérante du transport scolaire exclusif dans la région de Montréal, et nous soumettons humblement au Gouvernement du Québec que l'intégration du transport des écoliers aux réseaux des commissions de transport et autres organismes publics de transport en commun soit limité, sinon éliminé pour permettre plutôt une intégration des autres catégories de personnes aux réseaux de transport scolaire partout où la densité de population ne demande pas le passage et l'utilisation d'autobus de types urbains.

CHAPITRE 3

FINANCEMENT

Selon les coordonnées du Livre Blanc sur le Transport en Commun de l'Ile de Montréal, il est suggéré une participation accrue des automobilistes pour financer le transport en commun dans la grande région métropolitaine.

Permettez-nous de mettre le Gouvernement en garde contre le désir d'assimiler les transporteurs écoliers au terme " automobiliste " et de songer à imposer, à cette catégorie de véhicules les taxes sur l'essence ainsi que les augmentations des droits d'immatriculation.

Il faut dire que les péages sur les autoroutes ont été abolis pour toutes les catégories d'autobus, y compris les autobus scolaires et nous en remercions encore une fois le Ministre des Transports qui a su si bien comprendre les besoins de transport en commun pour la population.

C'est dans cette optique que nous nous opposons à une augmentation de la taxe sur l'essence et du droit d'immatriculation pour les autobus scolaires, d'abord parce que le prix du contrat de transport exclusif est déjà payé par les Commissions Scolaires qui se verront obligées à renégocier à la hausse les prix à leurs contracteurs, et deuxièmement, nous désirons être intégrés au transport en commun tel que nous l'avons exprimé aux chapitres précédents.

Il deviendrait un peu absurde de payer des subventions que le gouvernement devrait nous retourner un peu plus tard pour réussir à opérer le système qu'il met lui-même en place.

En ce qui concerne le prix des transports exclusifs pour les Commissions Scolaires, il est déjà difficile de négocier des prix de contrats avec ces organismes sans, qu'en plus, le gouvernement sente le besoin de nous assommer d'autres taxes indirectes qui ne pourront qu'étouffer l'esprit d'initiative de l'entreprise privée.

En dehors de ces considérations, L'Association du Transport Ecolier du Québec et ses membres n'ont pas d'autres commentaires à formuler au chapitre du financement du transport en commun.

CHAPITRE 4

CONCLUSION

En terminant, nous désirons réitérer au Gouvernement du Québec notre désir sincère de servir complètement et entièrement la population du Québec avec tout l'équipement et la capacité qu'on nous reconnaît.

Mille transporteurs écoliers possédant plus de neuf mille véhicules toutes catégories sont prêts à servir l'ensemble de la population et à répondre à toutes demandes qui pourraient lui être formulées.

Que ce soit dans les petits villages de campagne ou dans la grande métropole de Montréal, les transporteurs écoliers ont toujours su et sauront toujours s'adapter à toutes circonstances; ils sauront toujours répondre aux demandes qui seront formulées; et sauront toujours exiger un prix juste, raisonnable et bon marché pour les services demandés.

C'est avec cette philosophie que les transporteurs écoliers du Québec accueillent les différentes réformes de transport des personnes que le Ministère des Transports soumet à la population depuis maintenant un an.

POOR

QUALITY

ORIGINAL